

L'UTILISATION CIVILE DU CHEVAL À PARIS

DE 1850 À 1914

PAR

GHISLAINE BOUCHET-BRUN

licenciée ès lettres

INTRODUCTION

Le cheval a tenu, à partir du début du Second Empire et jusqu'à la veille de la Grande Guerre, un rôle de premier plan dans la société et l'économie urbaines ; à Paris notamment, les aspects de son utilisation civile étaient multiples. Seul moyen de locomotion et de traction autonomes, serviteur fidèle dans le travail et agréable compagnon de loisirs pour l'homme, le cheval s'est vu néanmoins ravir cette primauté par la traction mécanique, en particulier par l'automobile à pétrole qui se substitua progressivement à lui, comme force de traction, à partir des années 1895-1900. Ce fut de la grande ville, Paris en l'occurrence, que le cheval fut chassé en premier lieu entre 1900 et 1914 ; le phénomène entamé avant la guerre de 1914-1918, se prolongea inexorablement sur plusieurs décennies. Mais si l'automobile concurrença tout à la fois le cheval de selle et le cheval de service, il s'avère qu'avant 1914, le second seul était condamné par l'essor de la traction mécanique.

SOURCES

Les sources sont diverses et en même temps éparées. Les archives de la Préfecture de police constituent le fonds le plus riche en renseignements sur le commerce des chevaux dans la capitale, leur protection, la réglementation de la circulation des voitures publiques et d'approvisionnement, les débuts de l'hippophagie et les manifestations de son essor (séries DA et DB). Cette information a été complétée aux Archives nationales par la consultation de documents appartenant à des séries très diverses (O⁵ : maison de l'Empereur sous le Second Empire ; F¹¹, F¹², F¹⁷, F²¹, AJ¹⁹ ; 31 AP : archives Murat ; 19 AQ : fonds Dailly ; 65 AQ Q, comportant une série complète de rapports) et couvrant une grande variété de domaines : fonctionnement des Écuries impériales, Poste aux chevaux, alimentation pendant le siège de Paris

(1870-1871), cavalerie de la Compagnie générale des Omnibus... L'étude de la cavalerie de la principale compagnie de voitures de place parisienne, la Compagnie générale des Voitures (C.G.V.), repose sur le dépouillement des rapports du conseil d'administration conservés à la Bibliothèque nationale (département des imprimés). Les recherches effectuées aux Archives de Paris et de l'ancien département de la Seine se sont révélées plutôt décevantes, en dehors de la consultation du fichier des faillites. Par ailleurs, les archives imprimées ont livré des renseignements indispensables : statistiques et données chiffrées (enquêtes agricoles décennales de 1852, 1862, 1882 et 1892, recensements des industries et des professions, *Annuaire statistique de la Ville de Paris...*), ainsi que divers recueils officiels (*Bulletin municipal*, rapports des conseils d'Hygiène publique et de salubrité, collections de lois et ordonnances...), almanachs et journaux professionnels. Les rapports des jurys sur les expositions universelles internationales ont été également d'un riche apport. A la Bibliothèque historique de la Ville de Paris, le fonds des Actualités a fourni des renseignements sur les transports, l'équitation, les courses et le cirque, ainsi qu'une documentation iconographique complétant celle des fonds d'estampes du Musée Carnavalet et de la Bibliothèque nationale.

PREMIÈRE PARTIE

LE CHEVAL DANS LES TRANSPORTS DE SERVICE PUBLIC

Omniprésent était le cheval de service dans les rues de Paris : son rôle fut capital dans les transports publics urbains, surtout à partir de 1855, lorsque se créèrent deux grandes compagnies de transports, mais aussi dans tous les transports de service public qui s'effectuaient avec des voitures attelées.

CHAPITRE PREMIER

LA CAVALERIE PARISIENNE : UNE «MACÉDOINE HIPPIQUE»

Paris comptait une importante population chevaline d'environ 80 000 chevaux en 1880, population en accroissement jusqu'à cette date mais qui déclina ensuite (- 30,1 % entre 1880 et 1912). Cette population considérable *intra muros* nécessitait chaque année l'entrée de millions de bottes de fourrages et de quintaux d'avoine (en progression jusqu'en 1900, en régression à partir de cette date), dont la vente s'effectuait sur le marché aux fourrages situé boulevard d'Enfer (jusqu'en 1875), puis boulevard de l'Hôpital, dans l'enceinte du marché aux chevaux. Ce marché disparut en 1885, lorsque furent autorisés les entrepôts à domicile qui lui ôtèrent sa fonction principale d'entrepôt public, et que les marchés de banlieue se multiplièrent.

La population équine parisienne (ânes et mulets restant en nombre minime) se caractérisait par une grande diversité : dans les rues, les races françaises (percheronne, boulonnaise, normande, ardennaise, franc-comtoise...) côtoyaient les races étrangères (arabe, anglaises, hongroise, allemandes, irlandaise...), en fonction de la diversité des utilisations auxquelles les chevaux étaient destinés ; les chevaux de service consacrés au trait lourd ou léger croisaient les chevaux de luxe consacrés aux loisirs de l'homme. Une hiérarchie se traduisait dans la différenciation des lieux d'achat et de vente : les clients nantis du Tattersall ou de chez Chéri, les fidèles de chez Crémieux et Tony-Montel sur les Champs-Élysées ne fréquentaient guère, sinon jamais, le pittoresque marché municipal du boulevard de l'Hôpital (transféré en 1907 rue Brancion), où la rouerie et le maquignonage étaient coutumiers. La désaffection de ce marché du cheval de service et du cheval commun le voua, dès 1906, à l'approvisionnement de la boucherie.

CHAPITRE II

L'ESSOR DE LA TRACTION HIPPOMOBILE (1855-1900)

L'essor de la traction hippomobile entre 1855 et 1900 se caractérisa par la fondation à Paris, en 1855, de deux grandes compagnies de transports urbains dotées de monopole de stationnement sur la voie publique, la C.G.O. (Compagnie générale des Omnibus) et la C.G.V. (Compagnie générale des Voitures). Elles constituèrent chacune une importante cavalerie qui s'accrut progressivement entre 1855 et 1900 (en 1900, 17 323 chevaux pour la C.G.O. ; 11 618 pour la C.G.V.). La cavalerie de la C.G.O., attelée aux omnibus et aux tramways, et celle de la C.G.V., chargée du service des voitures de place ou de remise, étaient réparties dans plusieurs dépôts (ensemble d'écuries, cours, greniers à fourrages, ateliers de charronnage, sellerie et maréchalerie...). Ces derniers étaient disséminés dans la capitale, quelques-uns se situaient dans la banlieue. Ils étaient placés sous la surveillance d'un personnel hiérarchisé (chef de dépôt, piqueur, sous-piqueur, palefreniers, relayeurs, côtiers, laveurs et cirleurs de harnais, selliers, maréchaux-ferrants, vétérinaires) dont le travail quotidien était rigoureusement détaillé.

Les chevaux accomplissaient quotidiennement un long parcours de dix-sept kilomètres (parfois davantage à la C.G.V.), d'où une usure précoce qui imposait aux administrateurs des compagnies d'opérer une réforme annuelle portant sur trois ou quatre mille chevaux à la C.G.O. et entre mille à deux mille chevaux à la C.G.V. ; la réforme s'effectuait en France, dans le Perche et le pays de Caux, ou à l'étranger, dans les pays du Nord-Est. Ces cavaleries représentaient un capital assurément rémunérateur, puisque le trafic des voyageurs crut rapidement, mais aussi de lourdes dépenses d'entretien, dont des frais de fourrages, que les compagnies s'efforcèrent de réduire parfois avec succès.

CHAPITRE III

AUTRES CAVALERIES DE SERVICE PUBLIC :
DES UTILISATIONS DIVERSES

Simultanément, diverses entreprises constituèrent des cavaleries d'importance numérique variable, dont les utilisations étaient originales : tandis que la Poste aux chevaux des Dailly - qui ne portèrent le titre de « maîtres de poste » que jusque vers 1871 - agonisait et obligeait ses derniers propriétaires à diversifier et à étendre leurs activités (déménagements, factage...), la petite cavalerie (cinquante chevaux environ) des ambulances parisiennes, organisée à partir de 1884, assurait le transport des malades vers les hôpitaux, et l'imposante cavalerie du service des Pompes funèbres (environ trois cent soixante-dix chevaux) était recrutée selon des critères de couleurs de robe et de qualité d'allures fort rigoureux, qui inclinèrent le Conseil municipal à décider sa mise en régie directe en 1906.

Maints autres exemples soulignent la variété des utilisations du cheval de service à Paris : les services d'entretien de la voirie parisienne effectués par adjudication (plus de mille chevaux) ; le service du transfert des prisonniers ; les cavaleries des grands magasins (le Bon Marché : cent soixante-douze chevaux) et des entreprises commerciales (Maison Dufayel : cent vingt chevaux) dont la qualité des attelages visait à renforcer l'image de marque.

DEUXIÈME PARTIELE CHEVAL DE SERVICE ET LES PARTICULIERS

Le cheval de service représentait un outil de travail indispensable pour bien des particuliers, commerçants, industriels et artisans modestes, cultivateurs, en même temps qu'un capital. Certains tiraient un profit de son utilisation directe, comme les précédents, d'autres travaillaient pour les utilisateurs de chevaux.

CHAPITRE PREMIER

ÉTUDE SOCIALE

Sous le Second Empire et la Troisième République, jusqu'en 1914, Paris était réputé le centre le plus brillant au monde de la carrosserie et de la sellerie de luxe. Les produits de fabrication parisienne s'imposèrent, à partir de 1850, vis-à-vis des produits britanniques sur le marché, tant en finesse qu'en élégance et en robustesse. Le commerce parisien des voitures

de commerce était également prospère. Parmi les carrossiers célèbres, on comptait des noms prestigieux, les Mühlbacher, Binder, Labourdette, Kellner, Belvalette, et entre autres selliers-harnacheurs, les maisons Camille ou Hermès. Carrossiers (travaillant pour une clientèle de luxe) ou charrons (travaillant pour une clientèle de commerçants et d'industriels), selliers-harnacheurs, maréchaux-ferrants, tous connurent, de 1850 à 1914, une grande prospérité dont l'utilisation intensive des chevaux à Paris était la cause première. Toutefois, les signes annonciateurs d'un futur déclin des industries du cheval se dessinèrent vers 1899, lorsque le «fief» du cheval de luxe, l'avenue des Champs-Élysées, fut envahie par les vendeurs d'automobiles. En revanche, les artisans travaillant pour une clientèle plus commune, qui utilisait les chevaux de service, ne ressentirent pas encore en 1914 les effets d'une crise analogue.

CHAPITRE II

LÉGISLATION ET PROTECTION DU CHEVAL

Les particuliers, notamment les petits commerçants, artisans ou cultivateurs, utilisaient fréquemment un unique cheval tant pour leurs besoins personnels que pour leurs activités. Dans la capitale encombrée de véhicules aux gabarits divers et aux modes de traction tout aussi variés (environ 430 000 véhicules de tous genres en 1910), le cheval était souvent victime de sévices odieux, assez rares dans les grandes cavaleries, plus fréquents chez les particuliers : le vote de la loi Grammont (2 juillet 1850) et les mesures de protection des chevaux instaurées par la Société protectrice des animaux, étayées par une propagande active, représentèrent un grand progrès de l'esprit humanitaire.

TROISIÈME PARTIE

UN DÉBUT DE DÉCLIN ET UNE NOUVELLE ORIENTATION DU CHEVAL

Dès les années 1895-1900, le cheval de service subit la concurrence de l'automobile à pétrole qui se révéla le plus rapide et le plus efficace des modes de traction mécanique. De ce fait, son existence se trouva mise en cause. Toutefois un débouché s'ouvrit à lui, celui de la boucherie, avec l'essor de l'hippophagie dès 1866, tandis que l'avenir de l'espèce chevaline se présentait désormais comme de plus en plus lié au sport et aux loisirs.

CHAPITRE PREMIER

UN DÉBUT DE DÉCLIN POUR LE CHEVAL DE SERVICE

(1900-1914)

A partir de 1895, les progrès considérables réalisés par l'automobile à pétrole contribuèrent à saper la suprématie chevaline, notamment dans le domaine des transports. Entre 1905 et 1913, la traction mécanique, représentée en majorité par l'automobile à pétrole, progressa à Paris de 92 % au détriment de la traction animale qui chuta de 46,3 %. En même temps, l'effectif des chevaux parisiens décrut (55 148 chevaux recensés par le ministère de la Guerre en 1912 contre 64 256 en 1890). Les compagnies de transports, Compagnie générale des Voitures et Compagnie générale des Omnibus en tête, commencèrent à opérer la conversion de leur mode de traction : la C.G.O. entreprit de liquider sa cavalerie dès 1900 (en 1913, ses écuries ne comprenaient plus que 618 chevaux), de même la C.G.V., mais avec plus de lenteur (elle conservera des fiacres hippomobiles au-delà de la guerre de 1914-1918). Au préalable, elles avaient institué le principe d'une alimentation rationnelle, composée de denrées de substitution aux fourrages et à l'avoine trop onéreux. Elles purent, grâce à ce procédé, ralentir l'échéance de la conversion de traction et, malgré la perspective de celle-ci, diminuer les coûts d'entretien de la cavalerie.

La menace qui pesait sur l'avenir du cheval de service fut durement ressentie par les éleveurs, les amateurs et utilisateurs de chevaux, tous ceux qui trouvaient un intérêt quelconque dans son utilisation. Aussi, mûs par un réflexe d'auto-défense unanime, se regroupèrent-ils en fédérations destinées à se défendre contre l'envahissement du moteur au détriment de l'animal (la France hippique, l'Union hippique de France, la Fédération des industries hippiques...).

CHAPITRE II

UNE NOUVELLE ORIENTATION : L'HIPPOPHAGIE

Rejetant un préjugé séculaire, dont l'origine remonte aux prescriptions ecclésiastiques du VIII^e siècle, les savants français (en particulier Isidore Geoffroy-Saint-Hilaire, professeur au Muséum d'histoire naturelle, et Émile-François Decroix, vétérinaire) prônèrent et encouragèrent l'alimentation par la viande de cheval. L'hippophagie était pratiquée dans certains pays d'Europe (Belgique, Danemark, Allemagne...) depuis 1842 ; la France rattrapa son retard lorsque l'ordonnance de police du 9 juin 1866 autorisa la vente publique de la viande de cheval à Paris, dans des étaux spécialement affectés à cet usage. Le 9 juillet 1866 s'ouvrit la première boucherie hippophagique parisienne : la population, souvent dotée de revenus modestes, fut vite gagnée à cette viande dont le prix était inférieur de moitié à celui

de la viande de bœuf ; les abattages de chevaux pour la consommation s'accroissent rapidement (2 069 chevaux en 1867, 42 021 en 1914).

Le succès de l'hippophagie permit l'assainissement du marché, en affaiblissant le commerce clandestin où se négociaient des viandes souvent avariées et provenant parfois de clos d'équarrissage. Par ailleurs, la surveillance des clos d'équarrissage parisiens où se débitait une viande impropre à la consommation et destinée à l'industrie, fut renforcée et améliorée, ainsi que la lutte contre les épidémies de morve et de farcin qui décimaient les écuries parisiennes. Pour les éleveurs de chevaux de service, l'hippophagie offrait un débouché à prendre en considération.

CHAPITRE III

LE SUCCÈS CROISSANT DU CHEVAL DE SELLE ET DE SANG :

LE CHEVAL DE L'ARISTOCRATE,

« DU BOURGEOIS ET DU SPORTSMAN »

Sur le cheval de selle et le cheval de sang reposait désormais l'avenir de l'espèce dans la vie quotidienne : l'équitation tenait une place considérable dans la haute société aristocratique ou bourgeoise ; la possession d'une écurie de luxe était l'un des signes d'appartenance à celle-ci. Presque tous les quartiers résidentiels de l'ouest de la capitale regroupaient des manèges où s'enseignait l'art de la haute école : manèges Raux, Gautier, écoles d'équitation de la Faisanderie et du Ranelagh... Les manèges Duphot, dans le quartier de la Madeleine, et Pellier, dans le dixième arrondissement, attiraient également la foule des élégants. A partir de 1870, la pratique de l'équitation subit diverses modifications qui la firent apprécier d'un public plus populaire. La haute école demeura le privilège des cirques (cirque des Champs-Élysées dit cirque d'Été, cirques d'Hiver, Fernando, Molier ; hippodromes qui se succédèrent en différents endroits de la capitale de 1845 à 1907). Des écuyères admirablement douées y exécutaient de remarquables airs de manège, sous les yeux d'un public distingué et averti.

Parallèlement se dessinait l'avenir du cheval de sang, grâce au développement, à partir de 1850, des courses de chevaux destinées à améliorer les races chevalines françaises. L'hippodrome de Longchamp fut créé en 1856 pour les courses de plat et les chevaux pur-sang anglais nés et élevés en France, puis celui d'Auteuil en 1873, pour les courses d'obstacles. Il se fonda de nouvelles sociétés destinées à soutenir les courses : la *Société des steeple-chases* (1863), la *Société d'encouragement pour l'amélioration du cheval français de demi-sang* (1864), la plus ancienne étant la *Société d'encouragement pour l'amélioration des races de chevaux en France* (11 novembre 1833), dont les membres se recrutaient dans le fameux *Jockey-Club* (1834). Les courses étaient des manifestations sportives très suivies par un public parisien qui provenait de toutes les classes sociales et dont la « ségrégation » s'opérait sur le champ de courses. En 1914, leur essor

était définitivement lancé ; l'équitation demeurait un sport très en honneur, même si bien des cirques au programme typiquement équestre durent clore leurs portes à partir de 1895 ou se lancer dans le spectacle à prédominance clownesque.

CONCLUSION

La période 1850-1914 fut dans l'histoire du cheval une période d'importantes mutations : le cheval de service connut une brillante prospérité entre 1850 et 1900, grâce au développement des transports hippomobiles ; cette prospérité fut mise en cause dans les années 1895-1900 par l'essor d'une nouvelle force de traction qui compromit en quelques années l'avenir du cheval de service en milieu urbain ; en même temps, l'hippophagie progressa, offrant un nouveau débouché aux éleveurs de chevaux qui, surtout après la guerre de 1914-1918, durent se résoudre à l'adopter ; quant au cheval de selle et au cheval de sang, dont le succès allait grandissant, ils démontraient que, malgré la présence de l'automobile, la race chevaline demeurait encore indispensable à l'homme, dans les loisirs. Les mutations amorcées avant la première guerre mondiale ne firent ensuite que s'accélérer ; elles se poursuivent encore de nos jours. Le cheval de service a disparu de la grande ville, non sans avoir connu deux retours en force au moment de la crise des années 1930 et pendant la deuxième guerre mondiale, par suite de la pénurie. Cantonné alors à la campagne, il rendit des services à l'agriculture jusque vers 1950, lorsque l'apparition des tracteurs et motoculteurs le fit encore reculer ; désormais, Paris ne connaît plus de l'utilisation du cheval, en dehors des sports équestres, que celle de la boucherie (plus de 100 000 abattages par an à Brancion).

ANNEXES

Adresses des manèges parisiens de 1850 à 1914. - Cartes. - Chronologie de textes réglementaires et législatifs concernant l'histoire du cheval à Paris de 1850 à 1914. - Graphiques. - Notices biographiques. - Tableaux.

RECUEIL ICONOGRAPHIQUE

Soixante-dix-sept documents iconographiques.
